Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/55

19. 01. 77

Sachgebiet 923

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Luftreifen von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die technischen Vorschriften, denen die Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften genügen müssen, betreffen unter anderem die Luftreifen.

Diese Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, daß alle Mitgliedstaaten – entweder zusätzlich oder an Stelle ihrer derzeitigen Regelung – gleiche Vorschriften erlassen, vor allem um für jeden Fahrzeugtyp das EWG-Betriebserlaubnisverfahren gemäß der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger [1]) einführen zu können.

Die Regelung für Luftreifen umfaßt sowohl gemeinsame Vorschriften über die Anbringung am Fahrzeug als auch über ihre Konstruktion.

Es ist daher angebracht, ein gemeinsames Verfahren für die Erteilung eines EWG-Prüfzeichens für jeden Luftreifen vorzusehen, der den gemeinsamen Bau- und Prüfvorschriften entspricht. Für den freien Verkehr der Luftreifen wird auf Gemeinschaftsebene die Übereinstimmung der Luftreifen mit den gemeinsamen Vorschriften als erfüllt angenommen, wenn auf jeden Luftreifen das dem Hersteller nach dem obigen Verfahren erteilte Prüfzeichen angebracht ist. Jeder Mitgliedstaat kann zur Überprüfung der Übereinstimmung der Luftreifen mit den gemeinsamen Vorschriften jederzeit Kontrollen durchführen. Bei Feststellung einer Nichtübereinstimmung müssen die Mitgliedstaaten die nötigen Maßnahmen ergreifen, um die Übereinstimmung der Luftreifen zu den genannten Vorschriften zu gewährleisten. Diese Maßnahmen können sich bis zum Entzug des EWG-Prüfzeichens erstrecken.

Es empfiehlt sich, einigen technischen Vorschriften Rechnung zu tragen, die die UN-Wirtschaftskommission für Europa in der Regelung Nr. 30 („Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Luftreifen für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger") [2]) erlassen hat; diese Regelung ist dem Übereinkommen vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung beigefügt.

Die Angleichung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über Kraftfahrzeuge umfaßt auch, daß die einzelnen Mitgliedstaaten die von jedem von ihnen auf Grund gemeinsamer Vorschriften durchgeführten Kontrollen gegenseitig anerkennen —

---

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 42 vom 23. Februar 1970

[2]) Dokument der Wirtschaftskommission für Europa
E/ECE 324
E/ECE/TRANS 505
Rev. 1 Add. 29 vom 1. April 1975

Druck: Buchdruckerei R. Madel, 5307 Wachtberg-Villip
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 5300 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 821, Goethestraße 56, Telefon 0 22 21 / 36 35 51

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie gelten:

— als „Fahrzeuge", alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Kraftfahrzeuge der Klassen M 1 im Sinne der Begriffsbestimmung von Anhang I der Richtlinie des Rates 70/156/EWG vom 6. Februar 1970 mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, sowie ihre Anhänger.

— als „Hersteller", die Inhaber der Fabrik- oder Handelsmarke für Luftreifen.

— als „Luftreifen", neue Reifen in Radialbauart oder neue Reifen mit gekreuzten Gewebelagen für Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von weniger oder gleich 210 km/h sowie neue Reifen in Diagonalbauart mit einer Höchstgeschwindigkeit von weniger oder gleich 200 km/h.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erteilen für Luftreifentypen, die in Übereinstimmung mit den Anhängen II bis VII hergestellt werden, ein EWG-Prüfzeichen nach Muster im Anhang I und unter den in Anhang I festgelegten Bedingungen.

Artikel 3

1. Der Hersteller versieht seine Luftreifen mit dem im Artikel 2 vorgesehenen Prüfzeichen und erklärt hiermit, daß sie den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.

2. Die Mitgliedstaaten treffen alle zweckdienlichen Maßnahmen, um die Verwendung von Prüfzeichen zu verhindern, die zu einer Verwechslung zwischen Luftreifen, die den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen, und anderen Einrichtungen führen können.

Artikel 4

Die zuständigen Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten teilen den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten binnen eines Monats die erteilten EWG-Prüfzeichen mittels der Mitteilung nach Anhang VII mit, und auf Antrag die Prüfberichte für jeden Luftreifentyp, der mit dem EWG-Prüfzeichen versehen ist.

Artikel 5

1. Der Mitgliedstaat, der das Prüfzeichen erteilt hat, trifft – erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der übrigen Mitgliedstaaten – die gebotenen Maßnahmen, um die Übereinstimmung der Produktion mit den Vorschriften dieser Richtlinie soweit notwendig zu überwachen. Zu diesem Zweck kann dieser Mitgliedstaat in jedem Augenblick die Übereinstimmungskontrollen der Luftreifen mit den Vorschriften dieser Richtlinie durchführen.

   Diese Kontrollen werden von einer Prüfstelle, die von einem Mitgliedstaat anerkannt wurde, durchgeführt. Die Mitgliedstaaten dürfen als anerkannte Prüfstellen die Laboratorien der Hersteller benennen.

2. Stellt dieser Mitgliedstaat fest, daß mehrere Luftreifen nicht mit den Vorschriften dieser Richtlinie übereinstimmen, so trifft er die notwendigen Maßnahmen, um die Übereinstimmung der Produktion sicherzustellen. Wenn systematisch keine Übereinstimmung besteht, können diese Maßnahmen bis zum Entzug des EWG-Prüfzeichens gehen. Diese Behörden treffen die gleichen Maßnahmen, wenn sie von den zuständigen Behörden eines anderen Mitgliedstaats von einer derartigen Nichtübereinstimmung unterrichtet werden.

3. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unterrichten sich gegenseitig binnen eines Monats mittels der Mitteilung nach Anhang VIII vom Entzug eines erteilten EWG-Prüfzeichens und den Gründen hierfür. Diese Mitteilung geht ebenfalls der Kommission zu.

Artikel 6

1. Stellt ein Mitgliedstaat gestützt auf eine ausführliche Begründung fest, daß ein Luftreifentyp trotz Einhaltung der Vorschriften dieser Richtlinie eine Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellt, so kann er das Inverkehrbringen dieses Luftreifentyps in seinem Hoheitsgebiet vorläufig

---

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 18. Januar 1977 – 14 – 680 70 – E – Re 57/77:

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 31. Dezember 1976 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

untersagen oder besonderen Bedingungen unterwerfen. Er teilt dies unter Angabe der Gründe für seine Entscheidung unverzüglich den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission mit.

2. Die Kommission konsultiert binnen sechs Wochen die betreffenden Mitgliedstaaten; anschließend gibt sie unverzüglich ihre Stellungnahme ab und trifft die entsprechenden Maßnahmen.

3. Ist die Kommission der Ansicht, daß technische Anpassungen der Richtlinie erforderlich sind, so werden diese entweder von der Kommission oder vom Rat nach dem Verfahren des Artikels 11 beschlossen; in diesem Fall kann der Mitgliedstaat, der Schutzmaßnahmen getroffen hat, diese bis zum Inkrafttreten dieser Anpassungen beibehalten.

Artikel 7

Jede Verfügung auf Grund der zur Durchführung dieser Richtlinie erlassenen Vorschriften, durch die das Inverkehrbringen oder die Benutzung verboten wird, ist genau zu begründen. Sie ist den Betroffenen unter Angabe der in den Mitgliedstaaten nach dem geltenden Recht vorgesehenen Rechtsmittel und der Rechtsmittelfristen zuzustellen.

Artikel 8

Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen von Luftreifen nicht wegen ihrer Bauart untersagen, verbieten oder einschränken, wenn sie mit dem EWG-Prüfzeichen versehen sind.

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten dürfen die EWG-Betriebserlaubnis oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für ein Fahrzeug nicht wegen der Luftreifen versagen, wenn diese mit dem EWG-Prüfzeichen versehen und gemäß Anhang IX angebaut sind.

Artikel 10

Die Mitgliedstaaten dürfen den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Benutzung eines Fahrzeugs nicht wegen der Luftreifen versagen oder verbieten, wenn diese mit dem EWG-Prüfzeichen versehen und gemäß Anhang IX angebaut sind.

Artikel 11

Änderungen, die zur Anpassung der Anhänge an den technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 13 der Richtlinie 70/156/EWG erlassen.

Artikel 12

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen vor dem 1. Juli 1978 die erforderlichen Vorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen, und setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis. Sie wenden diese Vorschriften ab 1. Oktober 1979 an.

2. Nach Bekanntgabe dieser Richtlinie sorgen die Mitgliedstaaten ferner dafür, daß die Kommission von allen Entwürfen von Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die sie auf dem Gebiet dieser Richtlinie zu erlassen beabsichtigen, frühzeitig genug unterrichtet wird, um dazu Stellung zu nehmen.

Artikel 13

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Liste der Anhänge

Anhang I — Bedingungen für die Erteilung des EWG-Prüfzeichens und Kennzeichnung

Anhang II *) — Definitionen, Aufschriften und technische Angaben

Anhang III *) — Schema der Aufschriften auf Luftreifen

Anhang IV *) — Zusammenstellung der Symbole für die Tragfähigkeitszahl

Anhang V *) — Meßverfahren für Luftreifen

Anhang VI *) — Durchführung der Leistungsprüfungen Belastung/Geschwindigkeit

Anhang VII — Muster für eine Mitteilung für die Erteilung oder die Verweigerung eines EWG-Prüfzeichens für einen oder mehrere Luftreifentypen

Anhang VIII — Muster für eine Mitteilung über die Feststellung, daß ein Luftreifentyp, trotz Kennzeichnung mit EWG-Prüfzeichen, den Vorschriften der Richtlinie 77/. . . ./EWG nicht entspricht

Anhang IX — Bedingungen für die Bereifung von Fahrzeugen

*) Die technischen Bestimmungen dieses Anhangs entsprechen denen der Regelung Nr. 30 der Wirtschaftskommission für Europa; insbesondere ist die Gliederung in Nummern die gleiche; gibt es für eine Vorschrift der Regelung Nr. 30 in dieser Richtlinie keine entsprechende Vorschrift, so steht die betreffende Nummer in Klammern.

Anhang I

Bedingungen für die Erteilung des EWG-Prüfzeichens und Kennzeichnung

1. Antrag auf Erteilung eines EWG-Prüfzeichens

1.1. Der Antrag auf Erteilung eines EWG-Prüfzeichens für einen oder mehrere Luftreifentypen, die den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen, wird vom Inhaber der Fabrik- oder Handelsmarke oder seinem Beauftragten eingereicht.

1.2. Er muß den oder die Luftreifentypen, die mit dem EWG-Prüfzeichen versehen werden, angeben. Er muß folgende Angaben enthalten:

1.2.1. die Dimensionsbezeichnung des Luftreifens gemäß Definition 2.18. von Anhang II,

1.2.2. die Fabrik- oder Handelsmarke,

1.2.3. die Anbringungsstelle für das EWG-Prüfzeichen nach Muster in der Anlage,

1.2.4. Benutzungskategorie (Reifen mit Straßen- oder Winterprofil),

1.2.5. den Aufbau,

1.2.6. die Geschwindigkeitsklasse,

1.2.7. die Tragfähigkeitszahl des Luftreifens,

1.2.8. die Angabe, ob der Luftreifen mit Schlauch oder schlauchlos verwendet wird,

1.2.9. die Angabe, ob der Luftreifen normal oder verstärkt ist,

1.2.10. bei Luftreifen mit Diagonalbauart, die „ply-rating"-Zahl,

1.2.11. die Hauptabmessungen: Breite der Meßfelge, Durchmesser über alles, maximale Reifenbreite für im Augenblick der Bekanntgabe dieser Richtlinie bereits vorhandene Luftreifentypen. Bei Luftreifen spezifischer amerikanischer Serien, nach den Angaben der „Tyre and Rim Association (T & RA)" Breite über alles des Reifens, maximaler Außendurchmesser und Dimensionsfaktor;

1.2.12. die für die Montage in Betracht kommenden Felgen,

1.2.13. die Meß- und Versuchsfelgen,

1.2.14. Reifenfülldruck für die Messung,

1.2.15. Reifenfülldruck für die Prüfung nach 1.2. und 1.3. von Anhang VI,

1.2.16. der in 2.2.1. von Anhang II genannte Koeffizient x.

1.3. Auf Antrag der zuständigen Behörden muß der Hersteller oder sein Beauftragter ebenfalls unterbreiten:

1.3.1. für jeden Luftreifentyp eine vollständige technische Akte mit insbesondere Prüfbericht sowie Zeichnungen oder Fotografien der Reifenflanken und der Laufflächen sowie eine Maßzeichnung des Querschnitts des Reifens mit folgenden Maßangaben: Reifenbreite über alles, Höhe des Querschnitts, Außendurchmesser, Nenndurchmesser der Felge, Breite der Meßfelge (siehe Anlage 1).

1.3.2. Zwei Muster für jeden Luftreifentyp.

2. Erteilung des EWG-Prüfzeichens

2.1. Sind die Bedingungen für die Erteilung des EWG-Prüfzeichens erfüllt, so wird ein EWG-Prüfzeichen erteilt.

2.2. Der Hersteller oder sein Beauftragter können die Erweiterung des EWG-Prüfzeichens auf geänderte oder andere Luftreifentypen beantragen.

3. Kennzeichnung

Das EWG-Prüfzeichen besteht aus einem Rechteck, in dessen Innern der Kleinbuchstabe „e" eingeschrieben ist, gefolgt von der Kennzahl oder dem Kennbuchstaben des betreffenden Landes, das das EWG-Prüfzeichen erteilt hat.

Die Kennzahlen oder Kennbuchstaben sind folgende:

1 für Deutschland
2 für Frankreich
3 für Italien
4 für die Niederlande
6 für Belgien
11 für das Vereinigte Königreich
13 für Luxemburg
DK für Dänemark
IRL für Irland

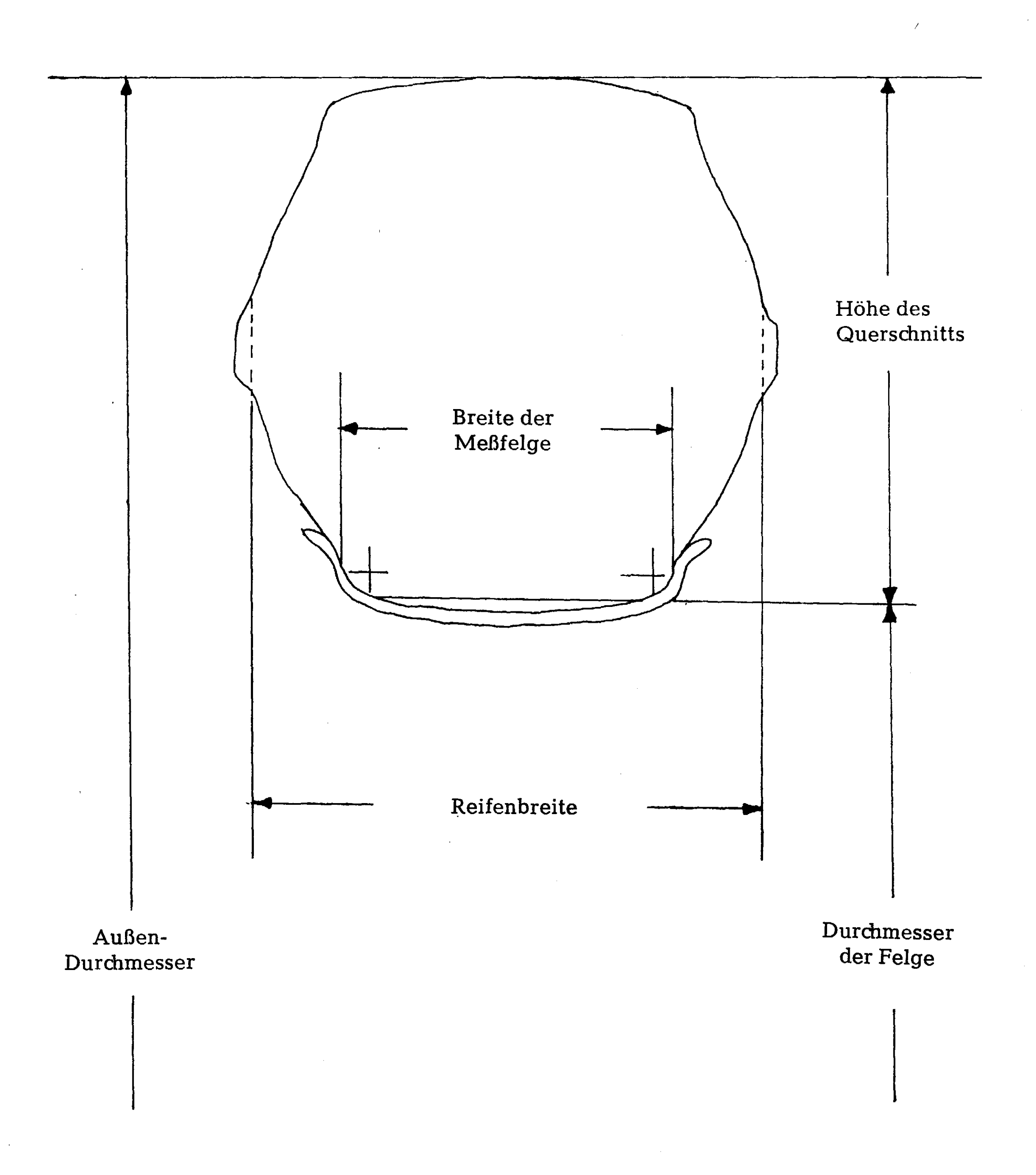
Ein Symbol in Sternform muß zwischen dem Buchstaben „e" und der Erteilungsnummer des EWG-Prüfzeichens sowie zwischen dieser Nummer und der Kennzahl oder den Kennbuchstaben des Landes, das das EWG-Prüfzeichen erteilt hat, angebracht werden.

Das Rechteck des EWG-Prüfzeichens muß eine Mindestlänge von 48 mm und eine Mindesthöhe von 12 mm aufweisen. Die Kennzahlen und Kennbuchstaben müssen eine Mindesthöhe von 6 mm haben.

Muster des EWG-Prüfzeichens sind in der Anlage 2 aufgeführt.

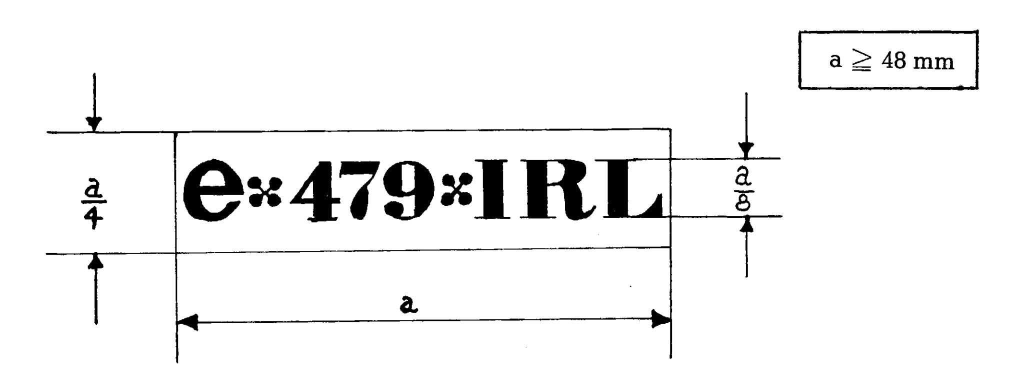
Anlage 1

(Siehe 1.3.1.)



Anlage 2

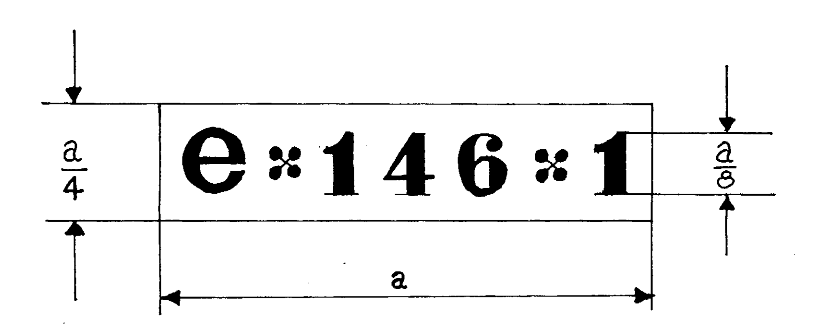
Muster von EWG-Prüfzeichen



Beispiel 1

a = 64 mm

Der mit dem EWG-Prüfzeichen versehene Luftreifen ist ein den EWG-Vorschriften (e) entsprechender Luftreifen, dessen EWG-Prüfzeichen unter Nummer (479) in Irland (IRL) erteilt wurde.



Beispiel 2

a = 64 mm

Der mit dem EWG-Prüfzeichen versehene Luftreifen ist ein den EWG-Vorschriften entsprechender Luftreifen, dessen EWG-Prüfzeichen unter Nummer (146) in Deutschland (1) erteilt wurde.

Vermerk:

Die Nummern 479 und 146 (Nummern der Erteilung des EWG-Prüfzeichens) sowie die Zahl 1 und das Zeichen IRL (Nummer und Zeichen der Mitgliedstaaten, die das EWG-Prüfzeichen erteilt haben) sind lediglich als Hinweis angegeben.

Anhang II

Definitionen, Aufschriften und technische Angaben

(1.)

2. Definitionen

In dieser Richtlinie gelten folgende Definitionen:

2.1. „Reifenbauart"; Luftreifen, die untereinander keine wesentlichen Unterschiede aufweisen, wobei sich diese Unterschiede insbesondere auf folgende Punkte erstrecken können:

2.1.1. Fabrik- oder Handelsmarke,

2.1.2. Bezeichnung der Reifenabmessung,

2.1.3. Benutzungskategorie (Straßenprofil oder Winterprofil),

2.1.4. Aufbau (Diagonalbauart, Gürtelbauart mit gekreuzten und radialen Einlagen),

2.1.5. Geschwindigkeitsklasse,

2.1.6. Tragfähigkeitszahl,

2.1.7. Querschnittsform,

2.2. „Reifen mit Winterprofil"; Luftreifen, bei denen das Profil der Lauffläche und der Aufbau so beschaffen sind, daß sie bei Matsch und Schnee ein besseres Verhalten aufweisen als Luftreifen mit Straßenprofil. Die Profilierung der Lauffläche von Schneereifen besteht im allgemeinen aus Rillen und/oder Profilstollen (Klötzen), die einen größeren Abstand voneinander aufweisen als bei normalen Straßenreifen;

2.3. „Aufbau eines Luftreifens"; die technischen Kenndaten des Gewebeunterbaus eines Luftreifens. Es werden insbesondere folgende Bauarten unterschieden:

2.3.1. „Diagonalbauart"; Luftreifen, bei denen die Gewebeeinlagen bis zu den Wulstkernen reichen und so angeordnet sind, daß sie sich im Zenit der Lauffläche wechselweise unter einem Winkel von annähernd 90° schneiden,

2.3.2. „Luftreifen in Gürtelbauart mit gekreuzten Gewebelagen" („Bias-Belted"); Luftreifen in Diagonalbauart, bei dem die Karkasse durch einen Gürtel aus zwei oder mehr Gewebelagen verspannt ist, die ein nur wenig dehnfähiges Band bilden.

2.3.3. „Reifen in Radialbauart"; Luftreifen, bei denen sich die Gewebelagen bis zum Wulstkern erstrecken und so angeordnet sind, daß sie im Zenit der Lauffläche miteinander einen Winkel von annähernd 90° bilden, wobei die Karkasse aus in Umfangsrichtung verlaufenden Gewebeeinlagen besteht, die ein wenig dehnfähiges Band bilden;

2.3.4. „Verstärkter Luftreifen"; Luftreifen, deren Karkasse widerstandsfähiger ist als die eines normalen Luftreifens;

2.4. „Reifenwulst"; Teil des Luftreifens, dessen Form und Aufbau seine Anpassung an die Felge und sein Anhaften an derselben ermöglicht.

2.5. „Cord"; Gesamtheit der Fäden, die die Gewebeeinlagen von Luftreifen bilden [1];

2.6. „Gewebeeinlage"; eine Lage des aus parallel zueinander verlegten gummierten Fäden eines Reifencords [1];

---

[1] siehe erläuternde Abbildung

2.7. „Karkasse"; Teil des Luftreifens, der abgesehen von der Lauffläche und den gummierten Seitenflächen im luftgefüllten Zustand die Last aufnimmt [1]);

2.8. „Lauffläche"; Teil des Luftreifens, der mit der Fahrbahn in Berührung kommt; dieser Teil schützt die Karkasse gegen mechanische Verletzung und trägt zur Sicherung des Kraftschlusses zwischen Reifen und Fahrbahn bei [1]);

2.9. „Reifenflanke"; Teil des Reifens zwischen der Lauffläche und dem Wulst [1]);

2.10. „Unterer Teil des Luftreifens"; Bereich zwischen der größten Erstreckung des Reifenquerschnittes und dem Teil, der normalerweise von der Felgenschulter überdeckt wird;

2.11. „Rillen der Lauffläche"; Zwischenraum zwischen zwei nebeneinander liegenden Profilstollen oder Klötzen [1]);

2.12. „Reifenbreite"; lineare Entfernung zwischen den Flanken des luftgefüllten Reifens, ohne Aufschriften, Verzierungen, Scheuerrippen usw.[1]);

2.13. „Gesamtreifenbreite"; lineare Entfernung zwischen den Flanken eines gefüllten Luftreifens, einschließlich Aufschriften, Verzierungen, Scheuerrippen usw.[1]);

2.14. „Reifenhöhe"; Entfernung gleich der Hälfte der Differenz zwischen dem Außendurchmesser des Luftreifens und dem Nenndurchmesser der Felge;

2.15. „Reifen-Querschnittverhältnis" (H/S); das Hundertfache des Quotienten aus der Höhe der Reifenflanke in mm durch die Nennbreite des Reifens in mm;

2.16. „Außendurchmesser"; Durchmesser über alles des neuen, gefüllten Luftreifens [1]);

2.17. „Dimensionsfaktor"; Summe aus dem Außendurchmesser des Luftreifens und der Reifenbreite, gemessen auf der Meßfelge;

2.18. „Dimensionsbezeichnung";

2.18.1. Bezeichnung, aus der folgende Kennwerte ersichtlich sind:

2.18.1.1. Nennreifenbreite (in mm),

2.18.1.2. Querschnittsverhältnis,

2.18.1.3. Eine für den Nenn-Durchmesser der Felge kennzeichnende und ihrem Durchmesser entsprechende Bezugszahl entweder in Zoll (weniger als 100) oder in mm (mehr als 100). Beide Zahlen können auch miteinander angegeben werden.

2.18.2. Bei den im Augenblick der Bekanntgabe dieser Richtlinie bereits vorhandenen Luftreifentypen ist jedoch zulässig, die Reifenbezeichnung zu übernehmen, die im Augenblick dieser Bekanntgabe benutzt wurde.

2.19. „Nenndurchmesser der Felge"; Durchmesser der für einen Luftreifen bestimmten Felge;

2.20. „Felge"; Träger zur Aufnahme eines Reifens mit Luftschlauch oder eines schlauchlosen Reifens, dessen Wülste an der Felge anliegen [1]);

2.21. „Theoretische Felge", Ersatzfelge mit einer Breite = x mal die Reifennennbreite. Der Wert von x bedarf einer Rechtfertigung durch den Hersteller;

2.22. „Meßfelge"; Felge, auf der der Luftreifen zwecks Ermittlung der Reifenabmessungen montiert wird;

---

[1]) siehe erläuternde Abbildung

2.23. „Prüffelge"; Felge, auf der der Luftreifen zur Durchführung von Prüfungen aufgezogen wird;

2.24. „Abrieb"; Abtrennung von Gummiteilen der Lauffläche;

2.25. „Ablösen der Cordfäden"; Abtrennung der Cordfäden aus der sie umgebenden Gummischicht;

2.26. „Ablösung der Gewebelagen"; Abtrennung benachbarter Gewebelagen;

2.27. „Ablösung der Lauffläche"; Abtrennung der Lauffläche von der Karkasse;

2.28. „Abnutzungswächter"; Erhebungen im Innern der Rillen der Lauffläche, die den Zweck haben, den Abnutzungsgrad der Laufflächen sichtbar zu machen;

2.29. „Tragfähigkeitszahlen"; eine an die höchste Belastungsfähigkeit eines Luftreifens in Abhängigkeit von der Höchstgeschwindigkeit der betreffenden Klassen gebundene Ziffer. Die Liste dieser Tragfähigkeitszahlen und der zugehörigen Höchstlasten ist aus Anhang IV zu ersehen.

2.30. „Geschwindigkeitsklasse";

2.30.1. bei Reifen mit Straßenprofil, diejenige Kategorie, in der ein Luftreifen eingestuft ist, wenn er gemäß den Verwendungsvorschriften des Herstellers zur Ausstattung von Kraftwagen dient, welche die für diese Klasse festgesetzte Höchstgeschwindigkeit erreichen,

2.30.2. bei Reifen mit Winterprofil diejenige Geschwindigkeitsklasse, in die ein Luftreifen in Abhängigkeit von der für ihn bestimmten Höchstgeschwindigkeit eingestuft wird,

2.30.3. die Geschwindigkeitsklassen sind aus folgender Tabelle zu entnehmen:

Symbol der Geschwindigkeitsklasse	Höchstgeschwindigkeit (km/h)
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210

3. Aufschriften

3.1. Die Luftreifen müssen bei symmetrischen Reifen auf beiden Flanken, bei unsymmetrischen Reifen lediglich auf der Außenflanke folgende Aufschriften tragen:

3.1.1. Fabrik- oder Handelsmarke;

3.1.2. Dimensionsbezeichnung des Reifens gemäß Definition 2.18 dieses Anhangs;

3.1.3. die Angabe der Bauart;

3.1.3.1. bei Reifen in Diagonalbauart ist keine Angabe oder der Buchstabe D erforderlich,

3.1.3.2. bei Reifen in Radialbauart den Buchstaben „R" vor der Angabe des Felgendurchmessers, gegebenenfalls das Wort „Radial",

3.1.3.3. bei Luftreifen in Gürtelbauart mit gekreuzten Gewebelagen, den Buchstaben „B“ vor der Angabe des Felgendurchmessers, außerdem die Worte „Bias-Belted“;

3.1.4. die Angabe der Geschwindigkeitsklasse, zu der der Luftreifen gehört, durch das unter Punkt 2.30.3. genannte Symbol;

3.1.5. die Buchstaben M+S oder M.S. oder M & S, bei Luftreifen mit Winterprofil;

3.1.6. die Tragfähigkeitszahl gemäß Definition 2.29.;

3.1.7. die Angabe des Wortes „Tubeless“, bei Reifen, die dazu bestimmt sind, ohne Luftschlauch verwendet zu werden;

3.1.8. die Angabe des Wortes „Reinforced“ bei verstärkten Luftreifen;

3.1.9. die Angabe des Herstellungsdatums, bestehend aus einer Gruppe von drei Ziffern, deren beiden ersteren die Woche, und die letzte die Jahreszahl der Herstellung angeben. Diese Angabe kann auf nur einer Reifenflanke erscheinen;

3.2. Anhang III stellt ein Muster für das Schema der Aufschriften dar;

3.3. außerdem muß der Luftreifen mit dem EWG-Prüfzeichen nach Muster in Anlage 2 des Anhangs I versehen sein. Dieses Zeichen ist nur auf einer Flanke vorgeschrieben. Bei unsymmetrischen Reifen muß das Zeichen auf der Außenflanke angebracht werden.

3.4. Die Aufschriften und das vorgesehene EWG-Prüfzeichen nach 3.1. und 3.3. müssen erhaben oder vertieft auf den Luftreifen angebracht sein. Sie müssen gut lesbar und auf mindestens einer der Flanken im unteren Teil des Luftreifens angebracht sein, ausgenommen die unter 3.1.1. erwähnte Aufschrift.

(4.)

(5.)

6. Technische Angaben

6.1. Reifenabmessungen

6.1.1. Reifenbreite

6.1.1.1. Die Reifenbreite wird nach folgender Formel berechnet:

$$S = S_1 + K (A - A_1)$$

Hierin bedeuten:

S = „Reifenbreite“ in mm, gemessen auf der Meßfelge,

S_1 = „Nennreifenbreite“ (in mm) nach den Angaben der Reifenflanke entsprechend den vorgeschriebenen Bezeichnungen,

A = Breite (in mm) der Meßfelge nach Angabe des Herstellers in der Beschreibung,

A_1 = Breite (in mm) der theoretischen Felge.

Für A_1 wird ein Wert von S_1, multipliziert durch x, angenommen, der einer Rechtfertigung durch den Reifenhersteller bedarf, und für K der Wert 0,4.

6.1.1.2. Bei Luftreifentypen, die sich vor der Bekanntgabe der Richtlinie bereits auf dem Markt befinden, kann jedoch für die Reifenbreite der Wert eingesetzt werden, der in den Tabellen von Anhang V gegenüber der Reifenbezeichnung aufgeführt ist.

6.1.2. Außendurchmesser eines Luftreifens

6.1.2.1. Der Außendurchmesser eines Luftreifens wird nach folgender Formel berechnet:

$$D = d + 0{,}02 (S_1 \times Ra)$$

Hierin haben D, d, S_1 und Ra folgende Bedeutung:

D – Außendurchmesser in mm

d – herkömmliche Zahl nach 2.18.1.3. in mm

S_1 – Nennreifenbreite (in mm)

Ra – Querschnittsverhältnis
entsprechend den Angaben der Reifenbezeichnung auf den Reifenflanken nach 3.4.

6.1.2.2. Bei Reifentypen, die sich im Augenblick der Bekanntgabe dieser Richtlinie bereits auf dem Markt befinden, kann jedoch für den Außendurchmesser der Wert angegeben werden, den der Hersteller in Übereinstimmung mit 1.2.11. von Anhang I angegeben hat.

Diese Bestimmungen gelten jedoch nicht für die Luftreifen, bei denen in Übereinstimmung mit 1.2.11. von Anhang I ein maximaler Außendurchmesser und ein Größenfaktor angegeben ist.

6.1.3. Meßverfahren für Luftreifen

Die Feststellung der Reifenabmessungen erfolgt nach dem in Anhang VI angegeben Verfahren.

6.1.4. Technische Angaben über die Reifenbreite

6.1.4.1. Die Reifenbreite über alles kann kleiner sein als die Reifenbreite, die sich nach 6.1.1. ergibt.

6.1.4.2. Sie kann diese Breite um folgende Prozentsätze überschreiten:

6.1.4.2.1. bei Reifen in Diagonalbauart 6 v. H.

6.1.4.2.2. bei Reifen in Radialbauart 4 v. H.

6.1.4.2.3. außerdem können die Werte für diese Toleranzen bei Reifen, die eine Spezialschutzeinlage aufweisen, um 8 mm überschritten werden.

6.1.4.2.4. Für Luftreifen, bei denen in Übereinstimmung mit 1.2.11. von Anhang I ein maximaler Außendurchmesser und ein Größenfaktor angegeben ist, betragen die in 6.1.4.2.1. und 6.1.4.2.2. vorgesehenen Toleranzen 7 v. H., unabhängig von der Reifenausführung.

6.1.5. Angaben über den Außendurchmesser der Luftreifen

6.1.5.1. Der Außendurchmesser des Luftreifens darf von dem Wert (D) nach 6.1.2. um nicht mehr abweichen als:

6.1.5.1.1. ± 2 v. H. bei Reifen mit Straßenprofil,

6.1.5.1.2. — 2 v. H., + 4 v. H. bei Reifen mit Winterprofil.

6.1.5.2. Diese Bestimmungen gelten nicht für die Reifentypen, für die ein Höchstaußendurchmesser und ein Abmessungsfaktor in Übereinstimmung mit 1.2.11. von Anhang I angegeben ist.

6.2. Leistungsprüfung Belastung/Geschwindigkeit

6.2.1. Luftreifen müssen eine Leistungsprüfung Belastung/Geschwindigkeit nach dem in Anhang VII angegebenen Verfahren durchlaufen.

6.2.2. Ein Reifen, der die Leistungsprüfung Belastung/Geschwindigkeit mit Erfolg durchlaufen hat, darf keinerlei Abrieb der Lauffläche oder Ablösung der Gewebeinlagen und kein Abreißen der Lauffläche oder Brüche der Cordfäden zeigen.

6.2.3. Der Außendurchmesser des Luftreifens nach sechsstündiger Leistungsprüfung Belastung/Geschwindigkeit darf um nicht mehr als ± 3,5 v. H. vom Außendurchmesser vor der Prüfung abweichen.

6.3. Abnutzungswächter

6.3.1. Luftreifen müssen mindestens sechs Querreihen von Abnutzungswächtern aufweisen, die in etwa gleichem Abstand voneinander im mittleren Teil der Lauffläche angeordnet sind und etwa Dreiviertel der Breite der Lauffläche einnehmen. Diese Erhebungen sind nicht zu verwechseln mit den Kautschukbrücken zwischen den Profilstollen bzw. Klötzen des Laufradstreifens.

6.3.2. Bei Reifenabmessungen, die für die Montage auf Felgen mit einem Durchmesser bis zu 12 bestimmt sind, genügen vier Reihen von Abnutzungswächtern.

6.3.3. Die Abnutzungswächter müssen mit einer Toleranz von ± 15 v. H. anzeigen, daß die Rillen der Lauffläche nur noch eine Tiefe von 1,6 mm besitzen.

(7.)

(8.)

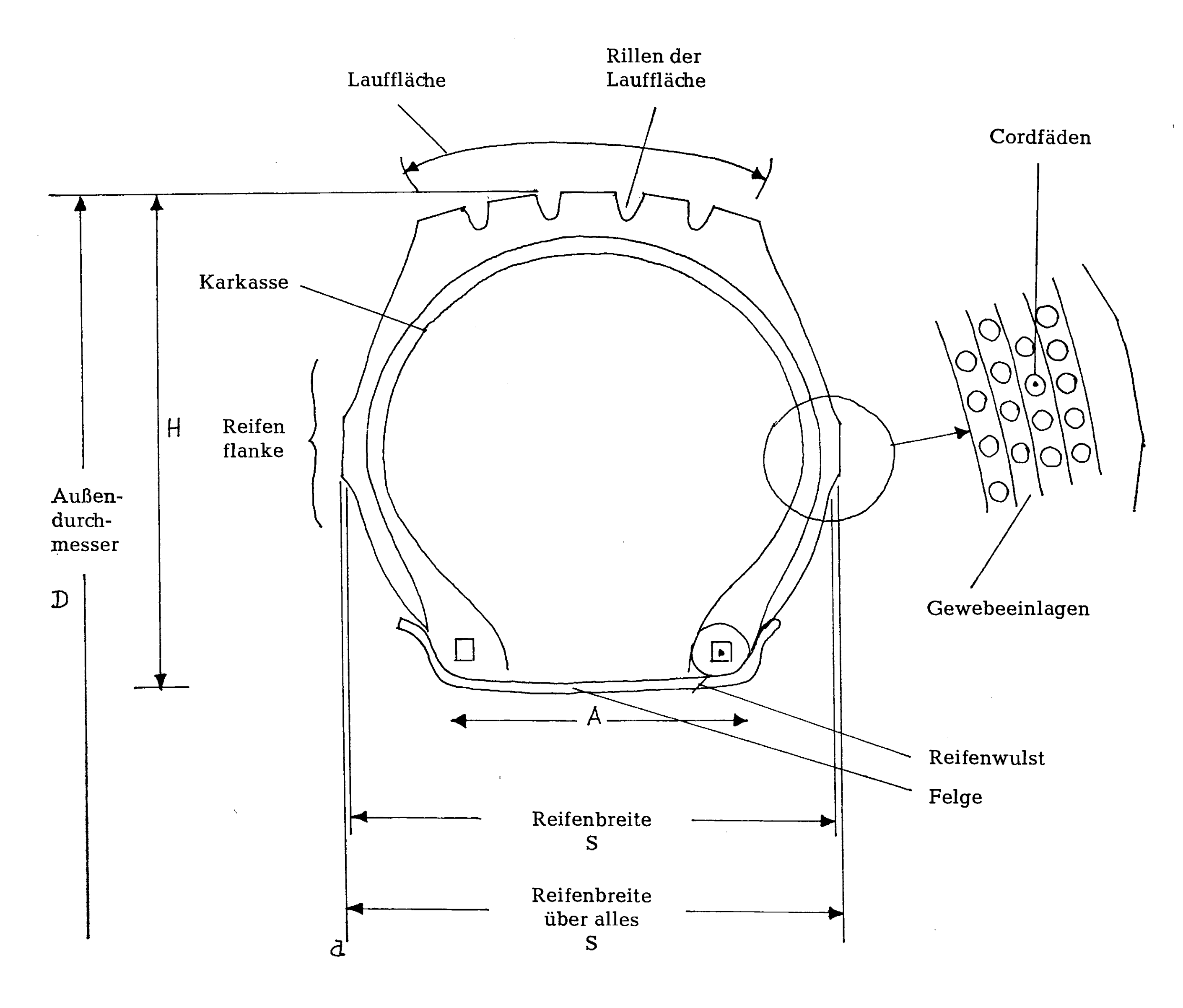
(9.)

(10.)

(11.)

Erläuternde Abbildung

(Siehe Punkt 2 von Anhang II)



Anhang III

Schema der Aufschriften auf Luftreifen

Beispiel für die Aufschriften auf Luftreifen, die nach Bekanntgabe dieser Richtlinie auf den Markt gebracht werden

b 185/70 R 14 89/T b c Tubeless N + S c 253 c

6 ≧ 6 mm
c ≧ 4 mm

Diese Aufschriften bezeichnen einen Luftreifen:

— mit einer Nennbreite von 185,

— mit einem Querschnittsverhältnis = 70,

— in Radialbauart (R),

— für einen Nennfelgendurchmesser mit dem Symbol,

— mit einer Tragfähigkeit von 580 kg, entsprechend einer Tragfähigkeitszahl von 89 nach Anhang IV,

— der Geschwindigkeitsklasse T (Höchstgeschwindigkeit 190 km/h),

— für schlauchlose Montage (Tubeless),

— mit Winterprofil,

— hergestellt in der 25. Woche des Jahres 19.3.

Die Aufschriften für die Luftreifenbezeichnungen müssen an folgenden Stellen und in folgender Reihenfolge angebracht werden:

a) die Bezeichnung der Reifenabmessung, d. h. die Nennreifenbreite, das Querschnittsverhältnis, gegebenenfalls das Symbol der Reifenbauart, und der Nenndurchmesser der Felge müssen wie im oben genannten Beispiel gruppiert werden: 185/70 R 14;

b) die Tragfähigkeitszahl und das Symbol der Geschwindigkeitsklasse müssen sich in der Nähe der Dimensionsbezeichnung befinden. Sie können dieser Bezeichnung folgen oder aber über oder unter der Dimensionsbezeichnung angebracht werden;

c) die Bezeichnungen (Tubeless", „Reinforced" und „M + S" können in größerem Abstand von der Dimensionsbezeichnung angebracht werden.

Anhang IV

Zusammenstellung der Symbole für die Tragfähigkeitszahl

Tragfähigkeitszahl	Höchstlast in Beziehung zur durch die Reifenkategorie bestimmten Höchstgeschwindigkeit (Masse in kg ausgedrückt)
0	45
1	46,2
2	47,5
3	48,7
4	50
5	51,5
6	53
7	54,5
8	56
9	58
10	60
11	61,5
12	63
13	65
14	67
15	69
16	71
17	73
18	75
19	77,5
20	80
21	82,5
22	85
23	87,5
24	90
25	92,5
26	95
27	97,5
28	100
29	103
30	106
31	109
32	112
33	115
34	118
35	121
36	125
37	128
38	132
39	136
40	140
41	145
42	150
43	155
44	160
45	165
46	170
47	175
48	180
49	185
50	190

Tragfähigkeitszahl	Höchstlast in Beziehung zur durch die Reifenkategorie bestimmten Höchstgeschwindigkeit (Masse in kg ausgedrückt)
51	195
52	200
53	206
54	212
55	218
56	224
57	230
58	236
59	243
60	250
61	257
62	265
63	272
64	280
65	290
66	300
67	307
68	315
69	325
70	335
71	345
72	355
73	365
74	375
75	387
76	400
77	412
78	425
79	437
80	450
81	462
82	475
83	487
84	500
85	515
86	530
87	545
88	560
89	580
90	600
91	615
92	630
93	650
94	670
95	690
96	710
97	730
98	750
99	775
100	800
101	825
102	850
103	875
104	900
105	925
106	950
107	975

Tragfähigkeitszahl	Höchstlast in Beziehung zur durch die Reifenkategorie bestimmten Höchstgeschwindigkeit (Masse in kg ausgedrückt)
108	1000
109	1030
110	1060
111	1090
112	1120
113	1150
114	1180
115	1215
116	1250
117	1285
118	1320
119	1360
120	1400

Die Formel für die Höchstlast, die dem Wert $LI_n = n$ entspricht, hat folgende Form:

$$45 \left(\sqrt[80]{10}\right)^n = 45 \times (1{,}0292)^n$$

Anhang V

Meßverfahren für Luftreifen

1.1. Der Luftreifen wird auf die vom Hersteller angegebene Meßfelge montiert und auf einen Innenluftdruck zwischen 3,0 und 3,5 bar gefüllt.

1.2. Er wird dann auf folgenden Druck entlastet:

1.2.1. bei Gürtelreifen mit gekreuzten Gewebelagen: 1,7 bar;

1.2.2. bei Reifen in Diagonalbauart:

Ply-rating	Druck (bar)		
	Geschwindigkeitsklasse		
	L, M, N	P, Q, R, S	T, U, H
4	1,7	2,0	—
6	2,1	2,4	2,6
8	2,5	2,8	3,0

1.2.3. bei Normalreifen in Radialbauart: 1,8 bar,

1.2.4. bei verstärkten Reifen in Radialbauart: 2,3 bar.

2. Der auf der Felge montierte Luftreifen wird während mindestens 24 Stunden lang auf Raumtemperatur konditioniert, mit der unter 6.2.3. von Anhang II genannten Ausnahme.

3. Der Druck wird auf den unter 1.2. genannten Wert eingestellt.

4. Mit Hilfe eines Zirkels wird die Reifenbreite über alles unter Berücksichtigung der Dicke der Scheuerrippen an sechs regelmäßig voneinander entfernten Punkten gemessen; als Reifenbreite über alles gilt der gemessene Höchstwert. Der Außendurchmesser wird durch Messen des größten Reifenumfanges und Division dieses Wert durch π (3,1416) ermittelt.

Anhang VI

Durchführung der Leistungsprüfungen Belastung/Geschwindigkeit

1. Vorbereitung des Luftreifens

1.1. Auf die vom Hersteller von Anhang I angegebene Prüffelge wird ein neuer Luftreifen montiert.

1.2. Der Reifen wird auf einen aus der nachstehenden Tabelle zu entnehmenden Innenluftdruck gefüllt:

Fülldrücke für die Reifenprüfung (bar)

Geschwindig-keitsklasse	Reifen in Diagonalbauart			Reifen in Radialbauart		Gürtelreifen mit gekreuzten Gewebelagen
	Ply-rating 4	6	8	normal	verstärkt	normal und verstärkt
L, M, N	2,3	2,7	3,0	—	—	—
P, Q, R, S	2,6	3,0	3,3	2,6	3,0	2,6
T, U, H	2,8	3,2	3,5	2,8	3,2	2,8

Die oben angegebenen Drücke müssen für Treibscheiben mit einem Durchmesser von 2 m eingehalten werden. Für Treibscheiben mit einem Durchmesser von 1,70 m sind Drückwerte um 5 v. H. erhöht.

1.3. Der Hersteller kann verlangen, daß ein Fülldruck für die Reifenprüfung verwendet wird, der von den Drücken unter 1.2. abweicht, und hat dies zu begründen. In diesem Fall erhält der Reifen diesen Fülldruck.

1.4. Der vollständige Satz bestehend aus Reifen und Rad wird während mindestens drei Stunden auf die Temperatur des Prüfraumes konditioniert.

1.5. Der Innendruck des Luftreifens wird auf die Werte von 1.2. und 1.3. eingestellt.

2. Durchführung der Prüfung

2.1. Der vollständige Satz aus Luftreifen und Rad wird auf eine Prüfachse montiert und gegen eine glatte Treibscheibe gedrückt, deren Durchmesser zwischen 1,70 und 2,00 m beträgt.

2.2. Auf eine Prüfachse wird eine Last gleich 80 v. H. der Tragfähigkeit des Luftreifens aufgebracht, die aus der Liste von Anhang IV gegenüber der auf der Reifenflanke angegebenen Tragfähigkeitszahl erwähnt ist.

2.3. Der Innenluftdruck des Reifens wird während der gesamten Prüfdauer nicht korrigiert; die Prüflast wird konstant gehalten.

2.4. Während der Prüfung muß die Temperatur des Prüfraums zwischen 20° und 30° C gehalten werden.

2.5. Die Prüfung wird ohne Unterbrechung nach folgenden Angaben durchgeführt:

2.5.1. Zeit für die Erhöhung der Geschwindigkeit vom Wert 0 auf die Ausgangsgeschwindigkeit der Prüfung: 10 Minuten;

2.5.2. Ausgangsgeschwindigkeit der Prüfung: die für diese Reifenbauart vorgesehene Höchstgeschwindigkeit, verringert um 40 km/h;

2.5.3. Abstufung der Geschwindigkeit: 10 km/h;

2.5.4. Prüfdauer bei jeder Geschwindigkeitsstufe mit Ausnahme der letzten: 10 Minuten;

2.5.5. Prüfdauer bei der letzten Geschwindigkeitsstufe: 20 Minuten;

2.5.6. Höchstgeschwindigkeit der Prüfung: die für die Reifenbauart vorgesehene Höchstgeschwindigkeit.

3. Gleichwertige Prüfmethoden

Wird ein anderes als das unter 2. beschriebene Prüfverfahren verwendet, so ist seine Gleichwertigkeit nachzuweisen.

Anhang VII

Größe des Formats: A 4 (210 × 297 mm)

Angabe der Behörde

Muster für eine Mitteilung betreffend die Erteilung oder die Verweigerung eines EWG-Prüfzeichens für einen oder mehrere Luftreifentypen

Nummer des EWG-Prüfzeichens

.... Erweiterung [1])

1. Fabrik- oder Handelsmarke des Luftreifens ....
2. Name und Anschrift des Herstellers ....
3. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Beauftragten ....
4. Antrag auf EWG-Prüfzeichen vorgelegt am ....
5. Gegebenenfalls technischer Dienst oder Prüflaboratorium, die für die Überprüfung der Übereinstimmung anerkannt sind ....
6. Gegebenenfalls Datum des von diesem Dienst ausgehändigten Prüfberichtes ....
7. Gegebenenfalls Nummer des von diesem Dienst ausgehändigten Prüfberichtes ....
8. Liste der Luftreifentypen, für die das EWG-Prüfzeichen erteilt/verweigert [2]) wurde ....
9. Das EWG-Prüfzeichen wurde erteilt/verweigert [2])
10. Ort ....
11. Datum ....
12. Unterschrift ....

Dieser Mitteilung sind folgende Unterlagen beigefügt [3]): ....

---

1) Gegebenenfalls ist anzugeben, ob es sich um eine erste oder zweite Erweiterung der ursprünglichen Zulassung handelt.

2) Nichtzutreffendes ist zu streichen.

3) Gegebenenfalls zu ergänzen.

Anhang VIII

Größe des Formats: A 4 (210 × 297 mm)

Angabe der Behörde

Muster für eine Mitteilung über die Feststellung, daß ein Luftreifentyp trotz Kennzeichnung mit EWG-Prüfzeichen den Vorschriften der Richtlinie 77/. . . ./EWG nicht entspricht

1. Fabrik- oder Handelsmarke des Luftreifens ....

2. Name und Anschrift des Herstellers ....

3. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Beauftragten ....

4. Nummer des EWG-Prüfzeichens ....

5. Aufschriften auf dem Luftreifen ....

6. Der Hersteller wurde verpflichtet, die nicht übereinstimmenden Reifen aus dem Verkehr zu ziehen.

7. Das EWG-Prüfzeichen wurde für diesen Luftreifentyp am .... widerrufen.

8. Gründe für diese Maßnahmen ....

9. Ort ....

10. Datum ....

11. Unterschrift ....

Anhang IX

Bedingungen für die Bereifung von Fahrzeugen

Die Bereifung eines Fahrzeugs muß nachstehenden Anforderungen entsprechen:

1. Alle Reifen, mit denen ein Fahrzeug ausgerüstet ist, müssen hinsichtlich der Punkte 2.1.3. bis 2.1.5. des Anhangs II identisch sein. Die Reifen jeder Achse müssen außerdem (vom selben Typ) im Sinne des Punktes 2.1. des Anhangs II sein.

2. Die Belastbarkeit nach Punkt 2.29. des Anhangs muß

2.1. im Falle einer Ausrüstung des Fahrzeugs mit Reifen desselben Typs

2.1.1. wenigstens gleich der Hälfte der vom Fahrzeughersteller angegebenen technisch zulässigen maximalen Achslast für die am stärksten belastete Achse sein;

2.1.2. sind jedoch die Achsen mit Doppelreifen ausgerüstet, so muß die Belastbarkeit wenigstens gleich der 1,27fachen, vom Fahrzeughersteller angegebenen technisch zulässigen maximalen Achslast für die im stärksten belastete Achse sein;

2.2. im Falle einer Ausrüstung des Fahrzeugs mit zwei verschiedenen Reifenabmessungen wenigstens gleich der Hälfte vom Fahrzeughersteller angegebenen technisch zulässigen maximalen Achslast für die betreffende Achse sein.

3. Die Höchstgeschwindigkeit nach Punkt 2.30. des Anhangs II muß bei Straßenreifen wenigstens gleich der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs sein.

4. Der Reifen des Ersatzrads eines Fahrzeugs muß mit einem der Reifen identisch sein, mit denen das Fahrzeug ausgerüstet ist.

Begründung

Der vorliegende Richtlinienentwurf gliedert sich in den Rahmen des gemeinschaftlichen Betriebserlaubnisverfahrens ein, das in der Richtlinie des Rates (70/156/EWG) vom 6. Februar 1970 behandelt wird [1]).

Es handelt sich einerseits um technische Bau- und Prüfvorschriften für Luftreifen von Personenkraftwagen und ihren Anhängern, andererseits um Vorschriften für den Anbau dieser Luftreifen am Wagen.

Der Geltungsbereich der Richtlinie erstreckt sich auf Reifen für Erstausrüstung und Ersatz für die Kraftfahrzeuge der Kategorie M_1 (Fahrzeuge für Personenbeförderung mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz) und ihren Anhängern (Artikel 1).

Spike-Reifen und runderneuerte Reifen werden durch diese Richtlinie nicht betroffen.

Mit Artikel 2 bis 8 wird ein gemeinsames Verfahren zur Erteilung eines EWG-Prüfzeichens für Luftreifentypen eingeführt, die den Vorschriften der technischen Anhänge entsprechen. Durch dieses Verfahren ermöglicht die Richtlinie den freien Verkehr von Luftreifen innerhalb der Gemeinschaft, indem den Mitgliedstaaten untersagt ist, sich ihrem Vertrieb zu widersetzen, wenn sie ein EWG-Prüfzeichen tragen, da durch die Anbringung dieses dem Hersteller erteilten Prüfzeichens angenommen wird, daß diese Luftreifen den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.

Die Prüfungen können daher im Laboratorium des Herstellers unter dessen Verantwortung durchgeführt werden.

Bei der Ausarbeitung dieser Prüfungen hat die Kommission für den technischen Teil der Arbeiten der Genfer Wirtschaftskommission für Europa [2]) berücksichtigt, was für den Warenverkehr nur von Vorteil sein kann, da eine sehr große Anzahl von Ländern in dieser Organisation vertreten ist.

Das Verfahren sieht jedoch vor, daß jeder Mitgliedstaat jederzeit die Übereinstimmung der mit einem EWG-Prüfzeichen versehenen Luftreifen mit den harmonisierten Vorschriften überprüfen kann.

Die Richtlinie sieht weiterhin vor, daß ein Mitgliedstaat gewisse Maßnahmen ergreifen darf, wenn er feststellt, daß ein Luftreifen trotz Übereinstimmung mit den Vorschriften dieser Richtlinie dennoch für die Verkehrssicherheit gefährlich ist. Ein Eilverfahren zur Lösung des Problems ist ebenfalls vorgesehen.

Ein gegenseitiges Benachrichtigungssystem über jede Erteilung, Versagung, Zurücknahme oder Erweiterung eines EWG-Prüfzeichens wird eingeführt.

Mit Artikel 9 wird die vorliegende Richtlinie in das EWG-Betriebserlaubnisverfahren eingegliedert.

Da einige Mitgliedstaaten ein Betriebserlaubnisverfahren mit nationaler Geltung nicht kennen, ist es erforderlich, Vorschriften vorzusehen, um in diesen Staaten die Benutzung der Fahrzeuge zu gewährleisten, die den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen (Artikel 10).

Artikel 11 sieht das Verfahren zur Anpassung der Richtlinie an den technischen Fortschritt vor, das in Artikel 13 der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger beschrieben ist.

In Artikel 12 ist eine doppelte Frist vorgesehen; vor Verstreichen der ersten Frist müssen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen ergreifen und veröffentlichen, um sich der Richtlinie anzupassen. Die zweite Frist dagegen legt das Datum fest, an dem alle Mitgliedstaaten die Gemeinschaftsvorschriften in Kraft setzen müssen (Artikel 12 § 1).

Schließlich ist die Kommission innerhalb annehmbarer Fristen von jedem Vorschriftenentwurf zu unterrichten, der von den Mitgliedstaaten auf dem von der Richtlinie erfaßten Gebiet ausgearbeitet wird, damit sie sich gegebenenfalls hierzu äußern kann (Artikel 12 § 2).

Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Die Stellungnahme dieser beiden Instanzen gemäß Artikel 100 Abs. 2, ist erforderlich.

---

1) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 42 vom 23. Februar 1970

2) Regelung Nr. 30 „Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Luftreifen für Kraftfahrzeuge und ihren Anhängern" (Dok. E/ECE/324/E/ECE/TRANS/505/ Rev. 1 Add. 29)